Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

Cena egz. 1 zł

AUTOMOBILISTA WOJSKOWY

DWUTYGODNIK

ORGAN WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Nr 8 | 15 Czerwca 1926 r. | Rok I

REDAKTOR: Kpt. KRÓLIKOWSKI-MUSZKIET

REDAKCJA: MARSZAŁKOWSKA 48 m. 36. TELEFON 198-55

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 17 DO 18

WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY i MOTOCYKLOWY

ADMINISTRACJA: PRZEJAZD 10, Nr TELEFONU 51-25 CZYNNA CODZIENNIE ZA WYJĄTKIEM ŚWIĄT i NIEDZIEL OD GODZ. 18 DO 19

Konto Pocztowej Kasy Oszczędności Nr 12595

O PRZYSZŁOŚĆ C. W. S.

WYWIAD Z GENERAŁEM NORWID-NEUGEBAUEREM

Jak już wspomnieliśmy w poprzednim numerze „Automobilisty Wojskowego” wywiad, udzielony nam przez pana I Zastępcę Szefa Administracji Armji, zakończyliśmy pytaniem, w którem pragnęliśmy konkretnie wyjaśnić, w jaki sposób można byłoby wyzyskać Centralne Warsztaty Samochodowe dla krajowej produkcji samochodów.

— Czy możliwem byłoby Panie Generale wydzierżawienie C. W. S. solidnej firmie, rozporządzającej dostatecznemi kapitałami, dla uruchomienia tam wytwórni samochodów osobowych?

— Czemu nie?... odpowiedział Generał.

— Na pewnych warunkach, których szczegóły nie dałyby się w chwili obecnej określić, uważam, że wydzierżawienie Centralnych Warsztatów nie napotykałoby na większe trudności. Zasadniczo M. S. Wojsk. żądałoby gwarancyj finansowych w dwóch kierunkach:

1) znacznego kapitału obrotowego, któryby pozwolił natychmiast przystąpić do produkcji samochodów i

2) odpowiedniego kapitału gwarancyjnego, na zabezpieczenie maszyn i obrabiarek, oraz budynków fabrycznych. Oprócz tego M. S. Wojsk. zastrzegłoby sobie również decydujący głos co do marki i siły pociągowej samochodów osobowych, mających być w C. W. S. produkowanemi. Chodziłoby bowiem o to, aby produkcja maszyn samochodowych w C. W. S. odpowiadała również potrzebom wojskowym; aby samochody wyrabiane w tej wytwórni mogły być użyte również dla celów mobilizacyjnych. Oczywiście nie wykluczałoby to również fabrykacji maszyn innego typu.

— Jakiej więc siły i typu samochody uważałby pan Generał za najwięcej odpowiadające potrzebom wojskowym?

— Widzi pan, obecnie każdy typ samochodu, odpowiedniej siły, nadaje się dla celów wojskowych; udoskonalenia w tej dziedzinie posunęły się tak daleko, że fabrykaty różnych marek i typów, produkowane w różnych krajach, niezbyt daleko odbiegają w zasadniczych linjach od siebie... Jeśli jednak chodzi o zapoczątkowanie krajowego przemysłu samochodowego, który miałby być popierany przez M. S. Wojsk., to maszyny te powinny odpowiadać mniej więcej następującym warunkom:

1) Siła od 40 do 45 KM.

2) Zdolność i wytrzymałość na jazdę po wszelkich drogach w Polsce, a zwłaszcza po drogach t. zw. „polskich”, oraz

3) Oszczędność w materjałach pędnych, nie mówiąc już oczywiście o prostocie konstrukcji i t. p. nowoczesnych ulepszeniach technicznych.

— Czy dzierżawcy C. W. S. mogliby liczyć na zamówienia M. S. Wojsk.?

— Najzupełniej... jeśli warunki stawiane przez Min. Spraw Wojsk. byłyby w całej rozciągłości wypełnione. Nie może być jednak przyszłość C. W. S., zarówno jak i wogóle uruchomienie krajowego przemysłu samochodowego, budowane na zamówieniach wojskowych, względnie rządowych. Centralne Warsztaty Samochodowe w nowych rękach musiałyby istnienie swoje oprzeć na zakupach prywatnych. Zamówienia rządowe należy traktować jedynie jako dodatkowe.

Na tem wywiad został zakończony.

Wyszedłem z gabinetu p. Generała pod wrażeniem, że z tej strony wszelkie usiłowania, nietylko naszego klubu, lecz również wszystkich innych organizacyj, zostaną należycie zrozumiane i ocenione. Oczywiście godzę się również ze zdaniem p. Generała, że tam gdzie wchodzą w grę finanse... rzecz należy traktować realnie i bez romansów.

Tak więc szukajmy kapitalistów, którzyby, przez wydzierżawienie C. W. S. przybliżyli nas do zapoczątkowania krajowej produkcji samochodów.

Niezależnie od tego — nie zapominajmy o tem, że w zapasach mob. znajdują się samochody, które przy energicznem staraniu, powinny znaleźć się w posiadaniu członków naszego klubu.

KILKA UWAG O POLSKIM SAMOCHODZIE

(*Dokończenie*)

Z projektu złączenia tylnej osi w blok z silnikiem i popędowym mechanizmem sama wyłania się konieczność stosowania ruchomych półosiek. O wartości niezależnie od siebie odchylać się dających kół łatwo przekonać się choćby porównując od zewnątrz zachowanie się podczas jazdy tylnych kół przy konstrukcji normalnej, a ostatnio wspomnianej z ruchomemi półoskami. W normalnym tylnym moście gdy jedno z kół natrafi na przeszkodę i np. zostanie podrzucone ku górze wstrząs ten przez sztywną oś przenosi się drugie koło, które choćby biegło po najdogodniejszej drodze musi też podskoczyć. Przy ruchomych półoskach każde z tylnych kół jest zupełnie od siebie niezależne i automatycznie względnie indywidualnie dostosowuje się do danego terenu. Stąd wynika, że wóz z ruchomemi półoskami jest narażony na mniejsze wstrząsy, jazda na nim jest przyjemniejsza i mniej się niszczy, niż samochód ze sztywnym tylnym mostem. Stosowanie wzajemnie od siebie niezależnie resorowanych przednich kół napotyka na pewne trudności lub wymaga skomplikowanych urządzeń z powodu używania przednich kół do kierowania.

Naturalnie, że dla osiągnięcia wystarczającego efektu chłodzenia powietrzem przy z tyłu wbudowanym silniku trzeba stosować specjalne urządzenia, jak np. turbiny i żeberkom cylindrowym nadać należy odrębny kształt. Urządzenia te są jednak proste, tanie i nie wymagają ciągłej opieki, jak to ma miejsce szczególnie w zimie przy użyciu wodnego chłodzenia. Doświadczenia pokazały, że przy odpowiedniem dostosowaniu chłodzenie powietrzem pojedyńczo stojących cylindrów jest absolutnie wystarczającem i pewnem.

Wskutek słabego stosunkowo rozpowszechnienia się dotąd u nas stacji benzynowych zdani jesteśmy niejednokrotnie na rozmaite źródła zakupu i nie możemy przy dalszej jezdzie liczyć na otrzymywanie gatunkowo jednakowej benzyny. Z tego powodu byłoby bardzo wskazanem aby silnik polskiego samochodu posiadał gaźnik, dający się łatwo i szybko przystosować do rozmaitych gatunków benzyny, bez konieczności wożenia ze sobą wielu rezerwowych dysz i t. p. Przestawienie gaźnika na inne paliwo powinno dać się uskuteczniać bez użycia narzędzi.

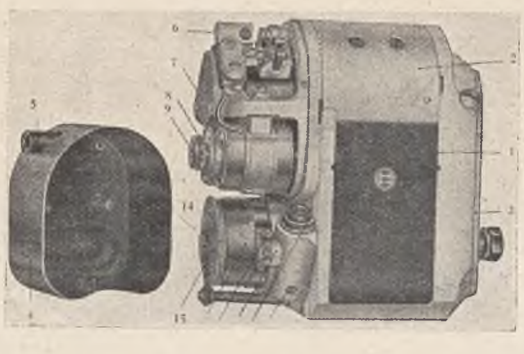
Muszę jeszcze raz zwrócić uwagę na wytrzymałość samochodu na złe drogi, jako na jedno z najważniejszych wymagań, stawianych polskiemu samochodowi. Doświadczenia zrobione u nas z zagranicznemi wozami niewątpliwie dowiodły, że wskutek ciągłych wstrząsów podczas jazdy na złych drogach nietyle niszczy się sam mechanizm popędowy, ile pozostałe organy podwozia. W wielu samochodach, cieszących się zagranicą najlepszą opinją, po przejechaniu u nas stosunkowo niewielkiej przestrzeni objawia się tzw. rozklekotanie, występują luzy w kierownicy, połączeniach, niekiedy przekrzywienia lub złamania osi, ramy, resorów i t. p. Abstrahując od obecnie rzadkich wypadków stosowania przez fabryki lichych małowytrzymałych materjałów, musimy ostatnio wspomniane dolegliwości zwalić na karb słabego dymensjonowania i, wyciągając stąd wniosek, twierdzić że w polskim samochodzie podwozie musi być nieco przedymensjonowane w stosunku do silnika. Uwzględniając to i stosując wysokowytrzymałe materjały, należy poszczególne części podwozia nader rozważnie konstruować, licząc się stale z ich wagą.

Pracując od dłuższego czasu nad rozwiązaniem problemu budowy małych sprawnych samochodów, doszedłem do wyżej wyłuszczonych wniosków, które uwzględniłem, konstruując znany Sz. Czytelnikom z zeszytu 2 Automobilisty typ samochodu. Z powodu trudnych warunków, w jakich pierwszy wóz budowałem, nie we wszystkich szczegółach mogłem przeprowadzić ściśle moje projekty; niemniej jednak ten próbny wehikuł dowodzi, że obrałem konstruktywnie właściwą drogę, którą pragnąłbym dalej kroczyć, aby przyczynić się do wytworzenia typu polskiego samochodu.

Inż. Adam Glück

ZAPŁONO-PRĄDNICA BOSCH'A DO MOTOCYKLI

Celem budowy zapłono-prądnicy jest dostarczenie motocyklowi aparatu lekkiego i o możliwie małych wymiarach, a jednak zapewniającego sprawne działanie zapłonu i niezbędne dziś już światło elektryczne. Zapłono-prądnica Bosch'a, którą tu opisać zamierzam, składa się



Rys. 1. Objaśnienie w tekście

z prądnicy (dynamomaszyny) i aparatu zapłonowego (magneta), połączonych w jedną całość i posiadających wspólny napęd. Wzajemność napędu pomiędzy częścią zapłonową i prądnicą uskuteczniana jest z pomocą trybów zębatych (przekładnia 1:3), tu jednak zaznaczyć wypada, iż ta wzajemna zależność trybów bynajmniej nie skutkuje jakiejkolwiek zależności pomiędzy częściami aparatu, które stanowią, każda dla siebie odrębną całość. Aparaty są niejako wzajemnie podporządkowane sobie. Oś zapłonu położona jest poniżej, oś prądnicy powyżej środka aparatu; pierwsza napędzana jest wprost przez motor, druga poprzez zwiększoną przekładnię. W ten sposób napęd zapłonu, jako uciążliwszy, jest bezpośredni.

Wymiary aparatu są następujące: wysokość — 160 mm; wysokość od podstawy do środka ośki — 35 mm;*) długość ogólna (od końca ośki do przykrywki na przeciwległej stronie aparatu — 184 mm; szerokość — 95 mm.

Pospolicie używany magnes zastąpiony tu został przez dwie sztabki magnetyczne, górna zaś ich część przylega do gniazda prądnicy, na skutek czego powstaje zamknięty obwód linji sił magnetycznych.

Części aparatu, służące do odbioru prądu wysokiego napięcia, rozlokowane są po obu stronach aparatu, przez co unika się zanieczyszczenia ich przez smar, spływający z gniazda mechanizmu napędowego.

Przy instalowaniu zapłono - prądnicy zwrócić należy uwagę na następujące czynniki:

1) czy motor jest 2- czy czterotaktowy;

2) na ilość cylindrów;

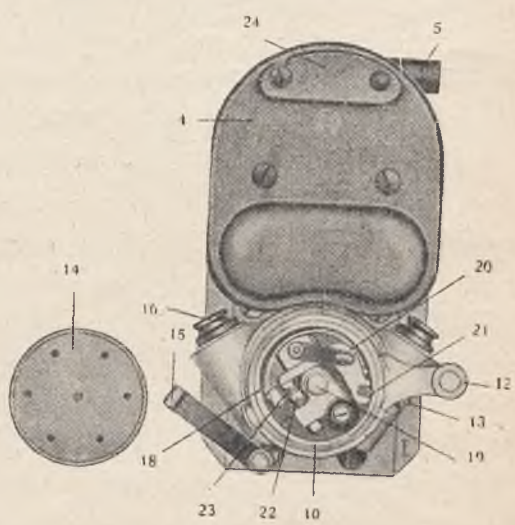
3) na ich wzajemne położenie (równoległe czy V);

4) na kierunek napędu (prawy, czy lewy, patrząc od strony napędu);

5) na stopień przestawienia zapłonu (00—200);

6) czy aparat jest bez przestawiania momentu zapłonu, czy też z przestawieniem ręcznym lub automatycznym.

Rys. 1 uwidocznia wygląd zewnętrzny poszczególnych części aparatu. Dźwignia przyspieszenia zapłonu (12) służy tu, jak zwykle, do przyspieszenia lub opóźniania chwili przerwania prądu pierwotnego; dźwignia ta umocowana jest na otacza-



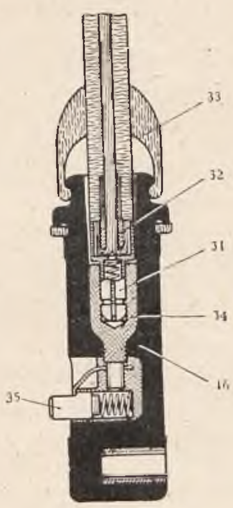
Rys. 2. Zapłono-prądnica od strony przerywacza (przykrywka przerywacza zdjęta)

4 — przykrywka kolektora
5 — gniazdko kabla
10 — pierścień przyspieszenia
12 — dźwignia przyspieszenia zapł.
13 — śrubka
14 — przykrywka przerywacza
15 — sprężynka do przytrzymywania spręż. 14
16 — zbieracz prądu
18 — „noski" (występy) pierśc. przysp.
19 — śrubka, umacniająca przerywacz
20 — dźwigienka styków
21 — fibrowy nosek dźwigienki 20
22 — młoteczek
23 — kowadełko
32 — przykrywka zamykająca

*) Jedynie wypuszczona przez fabrykę serja „C" ma wysokość tę równą 38 mm.

jącej pierścień przyspieszenia (10) stalowej taśmie zaciskowej, umocowanej z pomocą śrubki (13). Ten sposób umocowania pozwala na ustawienie dźwigni (12) w dowolnym punkcie. Aparat winien być umocowany z pomocą specjalnej taśmy zaciskowej, co ułatwia tak montaż, jak i zdjęcie aparatu w wypadku koniecznym. Taśma jest wykonana z tombaku, jako odbierającego najmniej siły magnesom.

Ponieważ uzwojenie aparatu wytwarza iskrę tylko przy pewnem, ściśle określonym położeniu twornika w polu magnetycznym, zaś mieszanka wybuchowa musi być zapalona przy ściśle określonym położeniu tłoka w cylindrze w końcu taktu sprężania, przeto aparat winien być napędzany w zależności od moto.u, co osiągamy najpewniej przy stosowaniu kół zębatych. Gra tu rolę, oczywiście, ilość



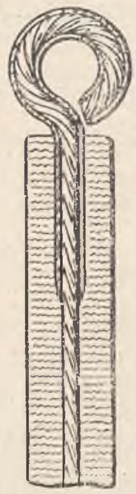
Rys. 3. Zbieracz prądu (przekrój podłużny)

16 — zbieracz prądu
31 — koniec kabla
32 — buks
33 — kapa gumowa
34 — gilza kabla 31
35 — węgielek

cylindrów i ich system (ilotaktowe). Poniższa tabela wyjaśnia warunki napędu poszczególnych aparatów:

Ilość iskier przy jednym obrocie kotwicy	Ilość zapalań przy dwu obrotach wału korbowego	Napęd kotwicy aparatu z szybkością wału
1	1	rozrządczego
1	2	korbowego
2	2	rozrządczego
2	4	korbowego

Ustawianie momentu zapłonu odbywa się w sposób następujący: po ustawieniu aparatu na jego miejscu obracamy wałem korbowym dopóty, dopóki tłok nie znajdzie się w takiej odległości od górnego martwego punktu w końcu taktu sprężania, który odpowiada wczesnemu momentowi zapłonu. Pierścień przyspieszenia (10, rys. 2) należy z pomocą dźwigni przyspieszenia (12) obracać w kierunku przeciwnym kierunkowi magneta (p. strzałka na aparacie) aż do chwili rozwarcia się styków (22 i 23); to położenie pierścienia przyspieszenia odpowiada wczesnemu momentowi zapłonu. Dla ułatwienia odsuwamy sprężynkę (15) i usuwamy przykrywkę przerywacza (14); następnie przesuwamy twornik we właściwym kierunku jego biegu dopóty, dopóki wkładka fibrowa (21) ramiączka przerywacza (20)



Rys. 4. Objaśnienie w tekście

nie napotka na swej drodze noska (18). Niektóre serje wypuszczonych przez fabrykę aparatów mają specjalne znaki, któremi należy się posiłkować przy ustawianiu zapłonu; zapłon w nich ustawiany jest też w sposób nieco odmienny, szczególnie dla motorów dwutaktowych; jako rzeczy zupełnie specjalne i mało będące w użyciu, pomijamy je tutaj.

Przy motorach dwucylindrowych nosek (18) winien spotkać na swej drodze występ, oznaczony rzymską jedynką. W niektórych aparatach nosek (18) znajduje się po stronie sztyfcika atakującego (11, r. 5).

Aparat gotów będzie do użytku z chwilą połączenia z pomocą kabli jego części zapłonowej ze świecami oraz prądnicy z rozwidlaczem. Przy motorach dwucylindrowych baczyć należy na to, by oznaczony rzymską jedynką zbieracz prądu połączony był ze świecą tego cylindra, który służył do ustawiania zapłonu. Kabel z pomocą odpowiedniej końcówki (31, rys. 3) łączymy z trzymaczem węgielka (16). Wygląd końcówki kabla podaje nam rys. 4, gdzie widać, iż wąska, przez fabrykę produkowana rurka metalowa wprowadzona jest między rdzeń kabla i jego izolującą pokrywę (gumę); po odpowiedniem zagięciu tworzymy końcówkę, służącą do zaczepiania kabla.

Z kolei rzeczy rozpatrzymy badanie przerywacza, dostępnego po zdjęciu przykrywki (14, rys. 2). Podczas przerywania, t. j. w chwili, gdy fibrowy nosek (21, rys. 5) ramiączka przerywacza (20) zachodzi na nosek pierścienia przyspieszenia, styki przerywacza winny się oddalić od siebie nie więcej, niż na doległość 0.4 mm. Ta doległość może być regulo-

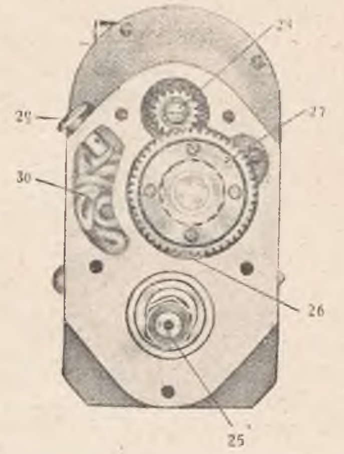


Rys. 5. Na lewo—pierścien przps. z przestawieniem mom. zapłonu; na prawo—tenże pierścień z zapłonem niezmieniającym się; w środku — dolna część aparatu zapłonowego

10 — pierścień przyspieszenia
11 — występ (sztyfcik) atakujący
12 — dźwignia przyspieszenia
15 — sprężynka przykrywki przerywacza
36 — śrubka ustalająca
37 — gniazdko dla występu 11
38 — gniazdko gwintowane dla śrubki 36

wana przez dokręcanie styku (22, rys. 2). Jeśli dla zmiany jakiejkolwiek części przerywacza zajdzie potrzeba wyjęcia go, to przy ponownem zakładaniu go należy kierować się znakami, znajdującemi się tak na przerywaczu, jak na pierścieniu przyspieszenia. Pierścień przyspieszenia w apatach zapłonowych o stałym zapłonie przymocowany jest z pomocą śrubki (36, rys. 5), którą dla zdjęcia pierścienia należy odkręcić. Przy powtórnem zakładaniu należy zwrócić uwagę na to, by sztyfcik atakujący (11) stykał się z występem (37), przyczem znajdująca się obok tego występu czerwona strzałka wskazuje kierunek obrotu kotwicy.

Oliwienie aparatu winno odbywać się normalnie t. zn. co 2.000 klm, nie rzadziej jednak jak raz na miesiąc. Specjalna wprowadnica oliwy ułatwia czynność oliwienia. Jako kanon przyjąć należy, iż nigdy i pod żadnym pozorem nie wolno oliwić przerywacza.

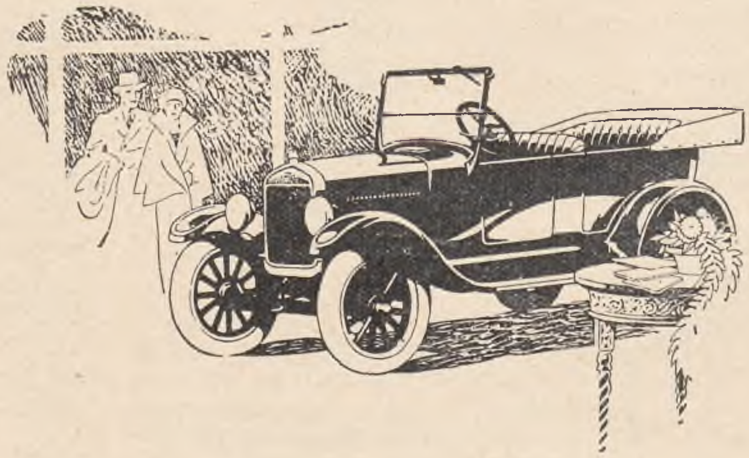


Rys. 6. Aparat od strony napądu (pokrywka zdjęta)

25 — oś zapłonu
26 — tryb zębaty kotwicy zapłonu
27 — tryb przenoszący
28 — tryb prądnicy
29 — wprowadnica oliwy
30 — smar

Prądnica, stanowiąca część składową aparatu, jest normalną czterobiegunową maszyną, której napięcie regulują specjalnie wbudowane oporniki. Regulator prądu włączony jest w obieg prądu pierwotnego i celem jego jest regulowanie napięcia prądnicy w ten sposób, iżby z jednej strony baterja ładowana była bez obawy przeładowania jej, z drugiej zaś strony by wszystkie ciała świetlne otrzymywały zawsze jednakowy prąd bez względu na to, czy motor pracuje wolno czy szybko, czy włączona jest mniejsza lub większa ilość ciał świetlnych, wreszcie, bez względu na to, czy baterja jest naładowana, czy też nie. Samodzielny wyłącznik uniemożliwia wyładowanie się baterji poprzez prądnicę przy małych obrotach motoru i równocześnie łączy równolegle prądnicę z baterją w chwili, kiedy prądnica poczyna obracać się z taką szybkością, iż napięcie baterji i prądnicy staje się jednakowe. Regulator i wyłącznik wbudowane są po stronie kolektora w ten sposób, iż zdjęte być mogą po odkręceniu odpowiednich śrubek. Zdejmowana metalowa przykrywka pozwala, po usunięciu jej, bez trudu dotrzeć do kolektora i szczotek. Prądnica nie wymaga żadnego smarowania.

Por. rez. Bolesław J. Kachel



KONKURS II

na najtrafniejszą i najlepiej uzasadnioną odpowiedź na pytanie:

Dlaczego samochód nie „zarzuca", gdy hamujemy ręcznym hamulcem lub nożnym, nie wyłączając sprzęgła, a dlaczego zarzuca, gdy hamujemy nożnym przy wyłączonem sprzęgle?

Odpowiedź II

Samochód w czasie hamowania go przy niewyłączonem sprzęgle nie powiem, że zupełnie nie zarzuca — owszem tylko w małym stopniu — nieraz nie wyczuwalnym. Dzieje się to z następującego powodu: koła tylne mimo hamowania ich są zależne, przez niewyłączone sprzęgło, od pracy silnika, który nawet przy domkniętym gazie pracuje, a chociaż z mniejszą siłą, ale zawsze daje napęd tylnym kołom, a co zatem idzie pociąga je w kierunku całości t.j. naprzód. Ruch (siła) samochodu naprzód, połączony z ruchem kół tylnych (przy hamowanych a więc mających tendencje zarzucania) w kierunku również naprzód (praca silnika) przezwyciężają opór sił bocznych (zarzucanie) w kierunku ruchu nawprost i w ten sposób niwelują zarzucenia.

Inaczej przedstawia się sprawa przy wyłączonem sprzęgle. W tym wypadku ruch tylnych kół jest już niezależny od pracy silnika. Ruch (siła) tylnych kół zostaje przez hamowanie wstrzymywany— a zatem wstrzymuje się i ruch (siła) samochodu. Ponieważ ruch samochodu niewstrzymuje się w tak szybkiem tempie jak ruch tylnych kół, powstają w całości dwie siły w kierunku przeciwnym sobie, a więc siła całości wprzód, siła kół tylnych na miejscu, to znaczy przeciwna (stawiająca opór) pierwszej sile. Siły te zwalczają się nawzajem i dają ujście pośredniej sile t. j. bocznej (odśrodkowej) powodującej zarzucenie. Czas zarzucenia trwa naturalnie od czasu zahamowania do czasu zrównoważenia się powyżej podanych sił t. j. ruchu całości i tylnych kół.

Zarzucenie podane w powyższych wypadkach zależne jest również od kierunku kół przednich. Jeżeli kierunek 1 (linja) kół przednich będzie w czasie hamowania równoległa do kierunku 2 (linji) kół tylnych — samochód będzie posiadał małą tendencję do zarzucenia, gdyż siła hamowanej całości z braku oporu, jaki stawiają zwrócone w prawo czy w lewo koła przednie, ujdzie wprzód razem z siłą kół tylnych. Jeżeli natomiast kierunek (a) kół przednich będzie cokolwiek zwrócony do kierunku(b) kół tylnych, samochód zostanie zarzucony i to w kierunku (a) zwrotu kół przednich, gdyż kierunek (a) (siła) będzie stawiał opór kierunkowi (b) (sile) kół tylnych, w tym wypadku kierunek kół tylnych ustąpi miejsca kierunkowi bocznemu (siła odśrodkowa) zarzuceniu. Ustawienie w czasie jazdy równoległego kierunku obu par kół jest bardzo trudne i mam wrażenie że i wprawa dużo nie pomoże, a to z powodu wolnej przestrzeni, jaka musi się znajdować w kierownicy, by nie odczuwać odbić kół przednich.

Kpt. Van Marcke de Lumen

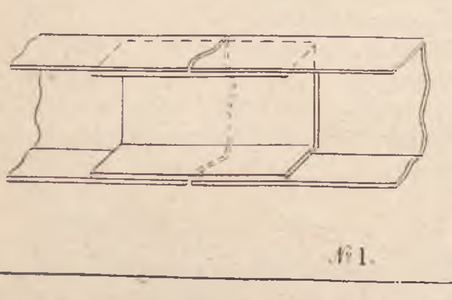
PORADNIK TECHNICZNY

Jak naprawiać pęknięte ramy samochodowe?

Bardzo często można się spotkać z twierdzeniem, że pęknięta rama samochodowa, raz zreperowana, nie daje żadnej gwarancji, i że bardzo prędko obok miejsca zreperowanego, pęka powtórnie.

Twierdzenie to o tyle jest słuszne, że rzeczywiście rzadko można się spotkać z zupełnie prawidłową naprawą ram.

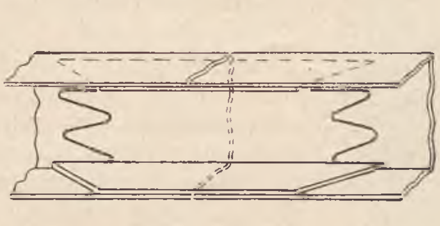
Przeważnie w ramę, w miejscu pęknięcia, bywa wnitowane korytko żelazne, i następnie brzegiem obszwejsowane (szkic 1).



№ 1

Oczywistem jest, że część ramy z wkładką będzie sztywniejsza od reszty, a granica dwu bardzo różnych stopni usztywnień leżeć będzie przy końcach wkładu korytkowego. Granica ta jest właśnie przyszłem miejscem nowego pęknięcia ramy.

Przy reperacjach więc tego rodzaju należy unikać bezwzględnie zróżniczkowania rodzaju usztywnień, a zrobić przejście łagodne (szkic 2).



№ 2.

Zasadniczo wystarczy korytko wystrzępione, jak pokazuje szkic Nr 2, wnitować w ramę, obszwejsowanie brzegów winno być bardzo staranne; unikać również należy przepalenia materjału. Powyższe dotyczy i reperacji ram rurowych (rowery i motocykle).

Przy nitowaniu zwrócić uwagę, ażeby nity nie były ustawiane w jednym pionowym szeregu.

ILE ŚWIAT ZUŻYWA BENZYNY?

Węgiel i nafta są niezbędnemi materjałami dla przemysłu. Zużycie ich tak stale rośnie, że mimowoli wyrasta przed nami niespokojne pytanie: „Na ile czasu jeszcze wystarczy tego zapasu?" Oba te produkty, pozostawione w spadku ludzkości przez minione wieki, są zużywane z niesłychaną rozrzutnością.

Ilość zużytej benzyny w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Anglji i Francji jest już dzisiaj olbrzymia. Cóż będzie, skoro Niemcy, Rosja, a przedewszystkiem Chiny, gdy zostaną pokryte większą jeszcze siecią dróg, zaczną używać benzyny w tym samym stosunku?

„New York Trust Company" opracowała ciekawą i pouczającą statystykę, która jednak zaledwie w przybliżeniu mogła być przeprowadzona. Ilość benzyny, zużytej przez niektóre państwa podana jest w ameryk. gallonach, co, po pomnożeniu przez 4, da nam przybliżoną wartość w litrach.

Stany Zjednoczone (1924). Ogólna ilość zużytej benzyny: 7,780,625,085 przy 17,880,000 samochodów na 112 milj. ludn. Na jednego człowieka przypada w przybl. 276 litr. benzyny.

Kanada (1924). 260,252,000, na osobę 116 litr. przy 599,000 samochodów na 9,000,000 ludn.

Anglja (1924). 549,600,000, na osobę 48 litr. przy 1,266,400 samochodów na 47,350,000 ludn.

Francja (1924). 297,234,000, na osobę 30 litr. przy 677,000 samochodów na 39,400,000 ludn.

Włochy (1923). 49,226,700, na osobę 5 litr. przy 160,000 samochodów na 37,500,000 ludn.

Niemcy (1923). 43,704,000, na osobę 2,8 litr. przy 350,000 samochodów na 60,000,000 ludn.

Rosja (1923). 14,750,000, na osobę 0,64 litr. przy 15,000 samochodów na 93,400,000 ludności.

Od roku 1914—1924 produkcja benzyny w Stanach Zjednoczonych wzrosła od około 1,5 miljarda do 8,95 miljarda gallonów, t. zn. prawie o 500%. W czasie tym ogólna ilość wywiezionej benzyny i innych, związanych z nią produktów, wzrosła sześciokrotnie.

Jako kraje, produkujące naftę, a odnośnie benzynę, na Zachodzie idzie po Stanach Zjednoczonych (uwzględniwszy własne zapotrzebowanie) Meksyk, Peru i Trinidad, w Europie: Rosja, Rumunja i Polska, w Azji: Indje, Persja i wyspa Borneo. Poza tem w mniejszych ilościach znajduje się nafta w Argentynie, Ekwadorze i na Jawie.

Obliczono, że ogólne zużycie benzyny w Europie w ciągu roku 1924 wynosiło *5 miljardów 200 miljonów litrów,* t. zn. około 17% zużycia benzyny w Ameryce. W rękach Ameryki koncentruje się wszechświatowy rynek naftowy.

Wcale nie pocieszająco brzmi przepowiednia geologa angielskiego, p. Richarda Redmake. Twierdzi on, że o ile nie zostaną wykryte nowe źródła, za lat 80 ziemia zostanie pozbawiona nafty. W Ameryce kopalnie nafty mają się wyczerpać już za lat 25.

KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Trudności wstępne. — Program kursów. — Kierownictwo kursów. — Wykładowcy i słuchacze. — Wyniki. — Jak wygląda miejscowość, gdzie się odbywają kursy. — W jaki sposób uczymy się prowadzić samochód.

Jednem z najpierwszych zadań, jakie Zarząd Klubu postawił sobie na porządku dziennym, było uruchomienie kursów kierowców samochodowych dla członków i wprowadzonych przez członków gości.

Geneza, jakbym nazwał tych kursów, była połączona ze znacznemi trudnościami. Po pierwsze nie mieliśmy najważniejszej rzeczy t. j. maszyn, modeli i warsztatów pokazowych. Po drugie nie było ani lokalu, ani innych rzeczy, które były niezbędne dla zapoczątkowania kursu.

Trudności te jednakże zostały pokonane przy wybitnej pomocy Wydziału Wojsk Samochodowych, a przedewszystkiem przez zajęcie przychylnego stanowiska do Klubu i kursów, Pana Szefa Administracji Armji Gen. Konarzewskiego.

Tak więc — lokal, warsztaty, modele i t. p. utensylja uzyskaliśmy w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych na Woli. Maszyny, częścią wypożyczone za zwrotem kosztów, również w Obozie, częścią otrzymane z zakupów przez Klub. Należało tylko ułożyć program i przystąpić do pracy.

*

Program kursów obejmować miał te niezbędne teoretyczne i praktyczne wiadomości o samochodzie i jego prowadzeniu, które pozwoliłyby absolwentowi kursu na „amatorskie” prowadzenie maszyny i uzyskanie takiegoż prawa jazdy.

Chodziło o dokładne zapoznanie się z konstrukcją samochodu i działaniem



Ćwiczenia praktyczne słuchaczy kursu kier. sam. W. K. S. i M. w salach demonstracyjnych modeli ruchowych

poszczególnych jego części, zaznajomienie słuchaczy z przepisami ruchu kołowego, zarówno w mieście jak i poza miastem, oraz nauka prowadzenia samochodów. Zasadniczym zaś celem kursów było i jest — dać trwałe podstawy do dalszego samodzielnego kształcenia się w tej dziedzinie.

Każdy kurs trwa 2 miesiące. Wykłady i ćwiczenia praktyczne odbywają się w godzinach wieczorowych, począwszy od godziny 18-tej, a to dlatego, aby umożliwić korzystanie z kursów każdemu z członków, któremu zajęcia służbowe nie pozwalają na pracę przedpołudniową.

Jak już zaznaczyliśmy wyżej, oprócz teoretycznych wykładów, odbywają się na kursie ćwiczenia w salach demonstracyjnych Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych, wyposażonych we wszystkie modele i przekroje silników i innych części składowych samochodów. Oprócz tego kładzie się duży nacisk na badanie przyczyn niedomagań samochodów.

*

Kierownictwo kursu spoczywa w rękach doświadczonego wychowawcy kierowców samochodowych w W. P., którym jest Komendant Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych mjr. Wacław Hryniewski, równocześnie członek zarządu naszego Klubu.

Nie jest zamiarem moim prawienie kolegom komplimentów. Muszę jednakże stwierdzić, zarówno, jako były słuchacz kursów samochodowych Towarzystwa Wiedzy Wojskowej, jak również, zwiedzający kurs członek zarządu klubu, że nie mogę sobie wyobrazić więcej idealnego kierownictwa naszych kursów samochodowych.

Bo proszę sobie wyobrazić, że po całodziennych zajęciach, jakie nastręczają zajęcia w Obozie, Kmdt Obozu rozpoczyna dalszy ciąg pracy z kilkudziesięcioma uczestnikami kursu klubowego, który trwa do późnej nieraz nocy.

Cała ta praca spełniana jest z miłym i zachęcającym uśmiechem na ustach. Doprawdy zbiera mnie ochota zapisać się ponownie jeszcze na jeden kurs do Obozu.

To samo musimy stwierdzić w stosunku do najbliższych pomocników kierownika kursu. Panowie wykładowcy i instruktorowie — to nie ludzie... z krwi i kości, to istoty obdarzone specjalnym spokojem i anielską cierpliwością.

Tłumaczyć, wykładać po wielekroć jedno i to samo ciekawemu kursiście, jest dla nich nietylko przyjemnością, lecz... rozkoszą.

Poprostu nurzają się, jak ryba w wodzie, w swoim ulubionym przedmiocie.

Zresztą dość wymienić nazwiska, aby nikt nie wątpił, że mówię prawdę. Więc wykładowca o silniku samochodowym — por. Wallmoden... — człowiek bez żółci. Wykładowca o podwoziu samochodowem i karburacji — por. Suchodolski, zapalony automobilista, dalej wykładowca o elektrotechnice stosowanej — por. Jesionek Jan; niechby kto spróbował rozmawiać z nim o czem innem...



Zbiórka na naukę jazdy

Pani Majorowa Sulecka

Instruktorowie jazdy praktycznej i przepisów o ruchu kołowym pp.: kpt. Wolski, kpt. Czarnecki i por. Rybiński — to sława naszego szkolnictwa samochodowego w W. P. Uczeń, który ukończył pod kierownictwem tych oficerów kurs jazdy praktycznej, nie będzie miał niespodzianek, podczas samodzielnego prowadzenia własnego samochodu.

Zwykle od wykładowcy i instruktora zależy zapał i chęć do pracy na kursie. Otóż stwierdzić wypada, że w danym wypadku przysłowie: *„wart Pac pałaca, jak i pałac Paca”* nie może być lepiej zastosowane.



Ćwiczenia pokazowe montażu opon i kiszek
Panie: Porucznikowa Gebethnerowa Janina (stoi)
Drowa Kopciowa Wanda (siedzi przy kierownicy)

Zarówno słuchacze I kursu, jak i II-go, bez różnicy stopnia, wykształcenia, czy też płci... wszyscy z równym zapałem i ochotą kurs nasz traktują.

To też wyniki, o których wspominamy niżej, przekroczyły oczekiwania samych wykładowców.

Ku wiecznej rzeczy pamiątce podajemy pełną listę uczestników I i II kursu:

Lista I i II kursu:

Panie: dr-wa Kopciowa Wanda, Gebethnerowa Janina (żona por.), Popielowa Helena (żona kpt.), Sułecka Zdzisławowa (żona mjr.), płk. K. S. Zdziechowski Zygmunt, płk. Mieszkowski, ppłk. Okołowicz Norbert, ppłk. Tyszkiewicz Witold, mjr. S. G. Sienkiewicz Stanisław, mjr. S. G. Sokołowski Stanisław, mjr. Malinowski Juljan, mjr. Int. Zapolski Jerzy, mjr. K. S. Reklewski Leon, mjr. Busbach Emil, mjr. Sułecki Zdzisław, mjr. Zamecznik Leon, mjr. Doktorowicz-Hrebnicki, mjr. Remer Wilhelm, kpt. S. G. Chodacki Marjan, kpt. S. G. Gawroński Stanisław, kpt. Jałowiecki Bohdan, kpt. Mikuta Stanisław, kpt. Popiel Władysław, kpt. Skorobohaty Ignacy, kpt. Piotrowski Antoni, kpt. Gorecki Wincenty, kpt. Kamieński Bronisław, por. Kowalski Ludwik, por. Tarkowski Stanisław, por. Dziedzina Adolf, por. Szeremeta Józef, por. Jankowski Eugenjusz, por. Dymitrow Narcyz, por. Litwora Alojzy, por. Gutowski Mieczysław, por. Parniewski Mieczysław, por. Swiderski Franciszek, chor. Jaszczak Stanisław, chor. Biernacki, panowie: dyrektor Orczykowski Stanisław (por. rez.), Rutkowski Feliks (por. rez.), Szpaczyński Henryk (kpt. rezerwy), Parniewski Wacław (por. rez).

Mjr. Bukowski, kpt. Wawrzykiewicz, por. Podraszko Marjan, por. Zubowicz Michał, por. Wąsowski Stanisław, por. Wegenko Walerjan, por. Pawłowski Tadeusz, por. Rasicki Józef, chor. Patyk Władysław, st. sierż. Wolnian Andrzej, st. majster Modzelewski Stanisław, wachm. Łacina Józef, plut. Woźniak Józef, kprl. Szczudłowski Juljan, ogn. Jernas Kazimierz, ogn. Dutkiewicz Tomasz, ogn. Michalczyk Piotr, ogn. Mikulski Kazimierz, ogn. Michalak Jan, ogn. Bielawski Józef, ogn. Bajkowski Lucjan, ogn. Batkowski Józef, panowie: Przasnowski W., inż. Podraszko Jan, Łempicki Zbigniew.

O wynikach kursu niech nam powie Kmdt Obozu p. mjr. Hryniewski.

— Wyniki, jakie osiągnęli uczestnicy kursu przeszły moje oczekiwania. Fachowo muszę je określić jako BARDZO DOBRE. Dla przykładu dodam, że mieliśmy mały kurs przyspieszony, który dla niektórych uczestników, wyjeżdżających na urlopy, prowadziliśmy krócej, lecz za to intensywniej. Grupa ta już jest po egzaminach. Otóż stwierdzić muszę, że niektórzy z absolwentów n. p. pani kapitanowa Popielowa, wprost odpowiadała na zadawane pytania jak stary doświadczony i rutynowany automobilista... Cieszy mnie to niezmiernie i zachęca do dalszej pracy.

— Jazda praktyczna, którą prowadzą tak wyszkoleni i doświadczeni instruktorowie jak kpt. Wolski, kpt. Czarnecki i por. Rybiński, jest postawiona na bardzo wysokim poziomie. 14 i więcej nieraz lekcyj jazdy, na różnych typach samochodów, które obowiązują każdego słuchacza — stanowi praktykę aż nadto wystarczającą dla amatora-automobilisty.

— To też, kończy mjr. Hryniewski, jestem z wyników tych dwóch pierwszych kursów klubowych najzupełniej zadowolony.

*

Kursy odbywają się na Woli. Obszerny teren Obozu Szkolnego jest idealnym miejscem na tego rodzaju szkolenle. Słuchacz kursów dąży z chęcią do tego ustronia, nietylko dla nabycia tak pożądanej wiedzy o silniku samochodowym, lecz również i dla wypoczynku umysłowego.

Owiany wiaterkiem, idącym od cichych grobów cmentarnych... zachęcony zielonością stoków fortecznych, okalających zygzakiem zabudowania obozowe, zapomina o troskach codziennej walki o byt, które zostawił w murach miasta i poddaje się nastrojowi natury...

Wzorowa czystość terenu wewnętrznego obozu, sympatyczne i życzliwe przyjęcie jakiego doznaje się przy wstąpieniu w obręb fortów wolskich, zachęca nieodmiennie każdego, kto choć jeden raz odwiedził ten zakątek, do ponownego przybycia...

Nic też dziwnego, że kierownik kursów nie ma powodu uskarżać się na brak zainteresowania się kursem.

*

Byłem świadkiem nauki praktycznej jazdy.

Samochód „Opel” stary jak świat.... lecz do nauki doskonały, prowadzi rączka kobieca... Pani W. Kopciowa, trochę zemocjonowana (instruktor por. Rybiński siedzi obok) wprawną dłonią włącza bieg... jedziemy.

Tutaj anielski instruktor cichym uprzejmym i słodkim głosem komenderuje: ...drugi bieg... trzeci... — stanąć... tylny bieg, skręcić na prawo... stop... jedziemy naprzód i t. d.

Jeździliśmy przez dobre pół godziny. Przekonałem się, że rączka niewieścia, choć trochę nerwowa i stremowana... ma energji nie mniej od męskiej. Lewarek przekładniowy aż jęczał przy dotknięciu... a sprzęgło, zauważyłem, z przyjemnością się kurczyło... pod energicznem dotknięciem stopy pani kapitanowej.

Brawo... — a instruktor tylko się uśmiechał pod „wąsem”... i zachęcającym głosem komenderował dalej...

Niema to jak instruktorom jazdy samochodowej... najeździ się i jeszcze mu za to dziękują.

*

Sens całości: — zapisujcie się czemprędzej na kursy kierowców samochodowych Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego.

Muszkiet

Wycieczka Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego w Warszawie

Sekcja Sportowa i wycieczkowa Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego w Warszawie urządza w dniu 27 b. m., t. j. w najbliższą niedzielę, jednodniową wycieczkę autobusem pasażerskim w kierunku Zegrze — Serock.

Udział w wycieczce wziąć mogą członkowie Klubu z rodzinami oraz zaproszeni goście. Koszta wycieczki wynoszą 3 zł. od każdej osoby. Zywność zabiera każdy ze sobą.

Punkt zborny i start: Plac Zamkowy obok kolumny króla Zygmunta o godz. 9-ej rano. Zapisy amatorów wycieczki samochodowej przyjmuje sekretarjat Klubu — Przejazd 10 (tel. 51 - 25) w godz. m. 10 — 15 i m. 18 — 20. Wczesne zapisy bardzo pożądane.



„Małe uszkodzenie samochodu”

*

W razie niepogody (deszczu) wycieczka odłożona zostaje na następną niedzielę.

„MOTOCYKLISTA"

DZIAŁ POŚWIĘCONY SPRAWOM MOTOCYKLOWYM

pod redakcją kpt. STANISŁAWA SZYDELSKIEGO

I Walne Zgromadzenie Delegatów Polskiego Związku Motocyklowego

Z wielką niecierpliwością oczekiwany przez kluby motocyklowe w Polsce I-szy walny zjazd delegatów Polskiego Związku Motocyklowego odbył się stosownie do zapowiedzi w dniu 5 czerwca r. b.

Niestety na zjazd ten nie stawiły się wszystkie kluby motocyklowe, które zapowiedziały swoje przystąpienie do związku.

Lista obecności wykazała następujące kluby i osoby:

Polski Klub Motocyklowy (Warszawa) reprezentowany przez 7 delegatów z p.p. Modzelewskim, Czaplickim i Rychterem na czele — 88 członków — 33 głosów; Śląski Klub Motocyklowy reprezentowany przez kpt. Szydelskiego — 125 członków — 42 głosy; Wojskowy Klub Samochodowy i Motocyklowy reprezentowany przez kapitanów: Dołęgowskiego i Królikowskiego, oraz por. Englichta — 30 członków (sekcja motocyklowa) — 10 głosów i Sekcja Motocyklowa Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów reprezentowana przez p.p.: Pawińskiego, Choińskiego i Szmorlińskiego Z. — 23 członków — 8 głosów.

Walne zebranie wybiera jednogłośnie na przewodniczącego kpt. Szydelskiego, na sekretarza p. Modzelewskiego.

Po zagajeniu zebrania i przyjęciu porządku dziennego przystąpiono do obrad merytorycznych.

1) Po odczytaniu statutu, uchwalono powierzyć Zarządowi do opracowania poprawki i niektóre zmiany, które zostaną zatwierdzone na najbliższem walnem zgromadzeniu.

2) Wybory do władz Związku: Prezesem wybrano jednogłośnie ppłk. S. G. Zieleniewskiego, prezesa Polskiego Klubu Motocyklowego.

Następnie dokonano wyboru 8 członków zarządu, a mianowicie: T. Werdy (Górny Śląsk) wiceprezes, por. Englicht (Warszawa) wiceprezes, sekretarz — Modzelewski (Warszawa), kapitanowie: kpt. Szydelski (Górny Śląsk), p.p. Choiński i Rybiński (Warszawa), skarbnik — Szmorliński, księgowy — W. Rychter.

Komisja Rewizyjna: inż. Pawiński, kpt. Królikowski, p.p.: Czaplicki, Unruh (Warszawa), oraz p. Malinowski (Górny Śląsk).

Sąd Rozjemczy: p.p.: kpt. Dołęgowski, Karczewski, Busse, Paszkowski i inż. Bukowski.

3) Inne uchwały:

zwrócić się do Automobilklubu Polski o objęcie nad Związkiem protektoratu;

prosić Warszawskie Towarzystwo Cyklistów o udzielenie lokalu dla Polskiego Związku Motocyklowego;

wezwać Zarząd Związku do opracowania przepisów i regulaminu dla zawodników. Termin 3 miesiące;

zgłosić związek do międzynarodowej federacji klubów motocyklowych;

zwrócić się do Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów o udzielenie toru na Dynasach dla treningów motocyklowych;

zgłosić Związek do Związku Polskich Związków Sportowych, któremu przedstawić sprawę związku motocyklowego w Poznaniu.

Na tem wyczerpano porządek dzienny walnego zgromadzenia, poczem zebranie zostało rozwiązane.

Jak należy badać i oceniać używany motocykl?

(Dokończenie)

Napęd (zmiennik przekładni, sprzęgło i łańcuch wzgl. pas). Badamy najpierw łańcuch biorąc pod uwagę dwa sąsiadujące ogniwka i próbując czy niema za dużego luzu pomiędzy niemi. Następnie zbadamy tryby łańcuchowe, czy zęby ich nie są już zużyte i ostre. Najwięcej zużywa się tryb osadzony na wale silnika. Jeżeli jesteśmy pewni, że tryby te nie były wymieniane od czasu jak motocykl chodzi, to ze stanu ich można w przybliżeniu wnioskować o ilości przebytych kilometrów. Jeżeli w motocyklu mały tryb (na silniku) ma tryby prawie kompletnie zużyte, to motocykl ten nie przeszedł mniej jak 6 — 7000 kilometrów, a jeżeli duży tryb (na kole tylnem) jest prawie zużyty, to przeszedł on 15 — 20000 km (oczywiście przy należytej konserwacji). Naturalnie są to tylko przybliżone dane.

Do wypróbowania sprzęgła musimy włączyć najmniejszą szybkość i popychając motocykl zauważymy odrazu czy sprzęgło się ślizga, to jest czy koło tylne się obraca mimo tego, że silnik stoi w miejscu.

Skrzynkę biegów trzebaby właściwie rozebrać by dokładnie ją zbadać, jednak zwykle motocyklowy zmiennik przekładniowy jest w dobrym stanie, jeżeli tylko daje mu się należytą obsługę. Luz w łożyskach i trybach zauważymy postępując wedle rys. 6. W wypadku napędu pasowego należy zobaczyć czy krążki pasowe nie są wytarte, w jakim stanie jest pas i czy się nie ślizga nawet po dobrem naciągnięciu.

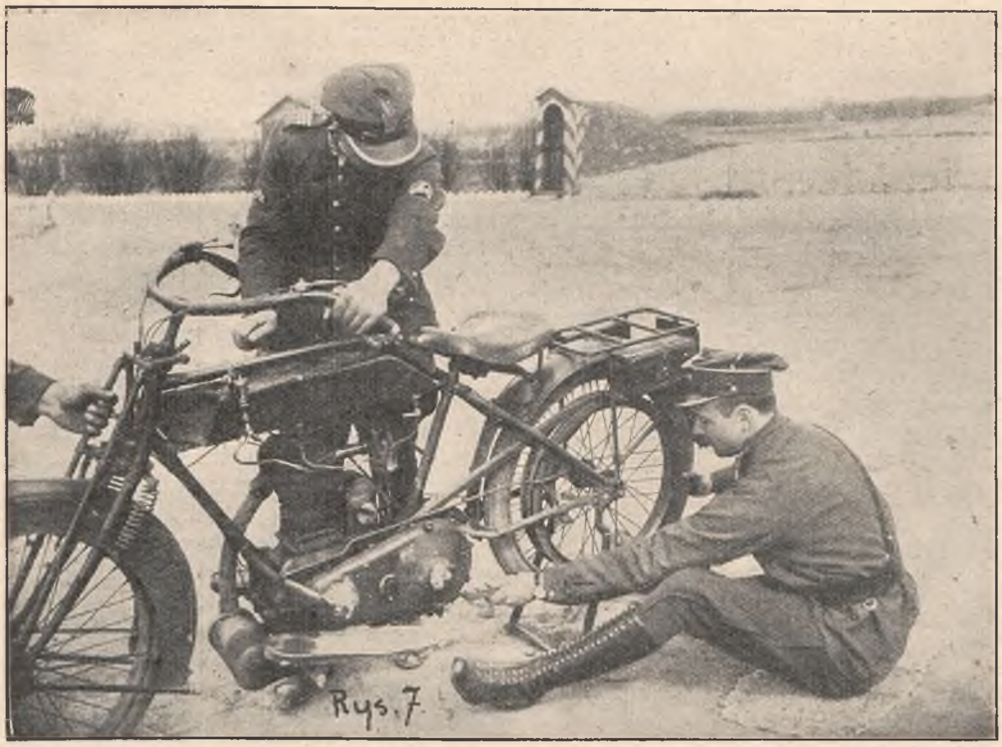
Motocykle z przywózkiem: Przy kupowaniu motocykla z przywózkiem należy przedewszystkiem zbadać, czy moc silnika jest wystarczająca do ciągnięcia motocykla i przywózka. Na polskie warunki musi silnik posiadać przynajmniej 500 cm sześć. Motocykle o słabszym silniku u nas się nie nadają gdyż są już za słabe nietylko pod względem silnika ale i ramy.

Oczywiście badanie samego motocykla będzie analogiczne jak poprzednio, tylko ułatwione przez to, że możemy pojechać na próbną jazdę w wózku, dokładnie przysłuchać się działaniu silnika i jego



Fot. Majcherski

Rys. 6. Nastawiwszy silnik tak, by pomiędzy zaworem a popychaczem (sternikiem) był odstęp, próbujemy czy popychacz posiada luz w swej prowadnicy. Swiadczy to o mocnem zużyciu silnika

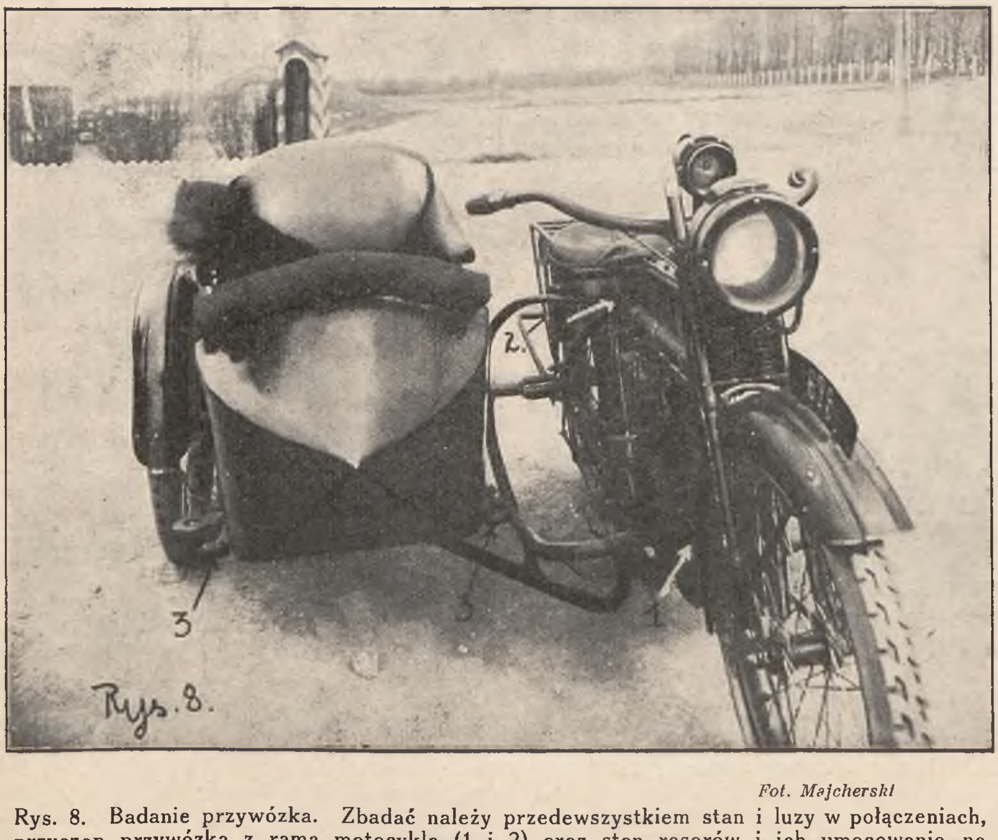


Fot. Majcherski

Rys. 7. Stawiamy tylne koło na stojaku i następnie próbujemy poruszać kołem wprzód i wtył na każdej przekładni. Wykazane przytem luzy świadczą albo o wyrobieniu trybów w skrzynce albo o złych łożyskach. Jeżeli luz jest na każdym biegu taki sam, to oczywiście winny tu łożyska

zaletom. Nie grozi nam to, że właściciel badanej pojedynki pojedzie niby to na próbną jazdę sam, stanie za pierwszym węgłem i po jakimś czasie wróci twierdząc, że zrobił 50 km, a mimo tego silnik zimniuteńki!

Główną uwagę przy badaniu przywózka należy zwrócić na połączenia ramy przywózka z ramą motocykla i na stan ramy. Połączenia muszą być w doskonałym stanie i nie wytarte, tak by między wózkiem a ramą motocykla nie było dużego luzu, coby umożliwiało wahanie się motocykla niezależnie od ramy przywózka. Musimy też przy tej sposobności zobaczyć resory i ich stan w miejscu zawieszenia na sworzniach resorowych. Otwory na sworznie resorowe nie powinny być zowalizowane, gdyż wymaga to wstawienia nowych tulejek. Koło od wózka należy podnieść i zbadać łożysko czy niema luzu i czy koło nie jest zwichrowane, a obręcze nie pogięte zanadto. Stan opony zbadamy przy sposobności badania wszystkich pneumatyków. Koło od wózka powinno być równoległe do kół motocykla. Najlepiej sprawdzić to na bruku o drobnej kostce sprawdzając rysunek bruku z zarysem kół. Motocykl, stojąc swobodnie z przywózkiem, powinien być nieco od niego odchylony ku górze (parę milimetrów) zaś koło boczne powinno stać nieco skośnie ku przodowi. Podczas jazdy będzie wtedy wózek miał położenie normalne.



Fot. Majcherski

Rys. 8. Badanie przywózka. Zbadać należy przedewszystkiem stan i luzy w połączeniach, przyczep przywózka z ramą motocykla (1 i 2) oraz stan resorów i ich umocowanie na wieszakach resorowych (3)

Nie radzę kupować motocykli z przywózkami nie oryginalnemi tylko robionemi we własnym zakresie. Przynajmniej rama i ośka powinny być tej samej fabryki co i motocykl, gdyż inaczej może być źle obliczony i ze złego materjału a to byłoby już nader niebezpieczne.

Na końcu badamy stan narzędzi i zapas części i t. p. które każdy motocyklista posiada w dużym zapasie, jednak zwykle nie wszystkie zdatne do użytku.

Po tem wszystkiem należy krótko spisać sobie potrzebne naprawy i inwestycje, obliczyć mniej więcej ich koszt, a po skalkulowaniu ceny w myśl wyżej powiedzianego oferować taką cenę, jaką uważamy za odpowiednią. Zwykle po małych targach znajdzie się wspólna platforma na której targ dojdzie do skutku.

Nie należy zapomnieć o zabraniu karty rejestracyjnej motocykla (rachunku i aktu zrzeczenia się własności na naszą korzyść (oba akty należycie ostemplowane).

Oczywiście po każdem kupnie znajdą się przyjaciele, którzy zaczną nas pocieszać, że taki sam motocykl sprzedaje ten i ów za połowę zapłaconej ceny, że maszyna ta nic nie warta i t. p., jednak nie należy się tem zrażać, gdyż niema motocykla, któremu by nie można czegoś zarzucić.

Kpt. Stanisław Szydelski

STATUT

ZWIĄZKU

POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY

(*Dokończenie*)

§ 29.

Do kompetencji Walnych zebrań rocznych należy:

1) zatwierdzenie protokółu poprzedniego Walnego Zebrania;
2) rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania z działalności Zarządu.
3) rozpatrzenie i zatwierdzenie rachunkowości i preliminarza budżetowego na rok następny;
4) zatwierdzenie sprawozdania Komisji rewizyjnej;
5) rozpatrzenie i zatwierdzenie wniosków Zarządu wymienionych w porządku dziennym Zebrania;
6) rozpatrzenie i zatwierdzenie wniosków członków wymienionych w porządku dziennym Zebrania;
7) wybory do Władz Związku;
8) uchwały w sprawach kupna i sprzedaży nieruchomości;
9) wszelkie uchwały dotyczące spraw Związku a niedające się przewidzieć statutem.

U w a g a: Postanowienia i uchwały zapadłe na Walnem Zebraniu rocznem mogą być uzupełniane lub zmieniane tylko na następnem Walnem Zebraniu rocznem.

§ 30.

Wszelkie sprawy na Zebraniach Walnych załatwiane są prostą wiekszością głosów z wyjątkiem spraw dotyczących zmiany niniejszego statutu i przepisów uzupełniających, przyczem wymagana jest większość $^{2}/_{3}$ głosów obecnych na Zebraniu patrz § 6. Przy uchwale o rozwiązaniu Związku większością $^{3}/_{4}$ głosów.

§ 31.

Walne zebrania nadzwyczajne zwoływane są na tych samych warunkach jak zebrania roczne przez:

1) Zarząd Związku;
2) na żądanie Komisji rewizyjnej;
3) na żądanie wyrażone na piśmie przez 3-ch członków rzeczywistych o ile przy tem złożą Zarządowi wniosek, który ma być rozpatrywany przez Walne Zebranie.

W dwóch ostatnich wypadkach w przeciągu 2-ch miesięcy od chwili złożenia pisemnego żądania.

§ 32.

Do kompetencji nadzwyczajnych zebrań Walnych należy:

1) Uzupełniające wybory do Władz Zarządu;
2) mianowanie członków honorowych;
3) rozpatrywanie wszelkich spraw objętych porządkiem dziennym;
4) uchwały o zmianie niniejszego statutu lub o rozwiązaniu Związku.

Uwaga: Przy powzięciu uchwały o rozwiązaniu Związku Walne Zebranie nadzwyczajne wybiera w tym celu komisję, która obowiązana jest dokonać czynności likwidacyjnych z zawiadomieniem o tem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Fundusze otrzymane z likwidacji przekazują się na cele oświatowo-sportowe.

Na zasadzie postanowienia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 23 kwietnia 1926 roku Nr BB.3191/26 wciągnięto do rejestru stowarzyszeń i związków, Nr 1548 stowarzyszenie pod nazwą „Polski Związek Motocyklowy".

Warszawa, dnia 29 kwietnia 1926 r.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.
Okrągła pieczątka z orłem:
Rzeczpospolita Polska.

Minister Spraw Wewnętrznych
(—) *Olpiński*
Podsekretarz stanu.

WOLNA TRYBUNA

NASTĘPNY KROK

„... jeśli zakład ten nie będzie posiadał odpowiedniego kapitału zakładowego i obrotowego... Dajcie mi dowody... że posiadacie odpowiednie kapitały — oddam Wam nietylko C. W. S., lecz wypłacę zaliczkę..."
(Gen. Norwid-Neugebauer)

Mam wrażenie, że słowa te nie były dla nikogo niespodzianką. W każdymbądź razie były one może dla nielicznych zapaleńców tym kubłem zimnej wody, który ich do trzeźwości przywołał, który jasno i wyraźnie wytłomaczył, iż bez pomocy tego absolutnego monarchy świata, jakim jest pieniądz, nic powstać a powstałe utrzymać się nie może. I, jakkolwiek już ósmy numer „Automobilisty" oglądać będzie światło dzienne, nie zdaje mi się, iżbyśmy poszli dalej. Owszem pierwszy krok: zdanie sobie sprawy z konieczności polskiej produkcji samochodowej został zrobiony. Lecz Redakcja „Automobilisty" od pierwszej chwili swej akcji agitacyjnej zdawała sobie przypuszczalnie aż nadto dobrze sprawę z tego iż dojdziemy do pewnego punktu i... staniemy. Owe „Stop! Bezemnie ani kroku dalej" wypowiedział pieniądz przez usta Pana Pierwszego Zastępcy Szefa Administracji Armji.

Na dobrą sprawę, dwukrokową drogę, usłaną słowami „chcieć i móc", odbyliśmy w połowie. Chcemy—niemniej jednak nie możemy. Nie należy jednak opuszczać rąk, a to tem bardziej, iż ta impotencja nie z naszej wypływa winy.

Rzucone tedy dwa projekty (Szofer Polski Nr 5/26 i Automobilista Nr 4/26) pragnę uzupełnić trzecim. Że jednak, jak każdy projekt, tak i ten nie może być wcielony w życie przez jednostkę, rzucam go tedy pod adresem W. K. S. i M. aby, jeśli handlowe koncepcje zrealizowania projektów są dlań dostępne, spróbował myśl wcielić w życie.

Stworzenie podwaliny krajowej produkcji kołowej ułatwione będzie przez zainteresowanie bezpośrednie już zainteresowanych finansowo w zakresie automobilizmu i motocyklizmu firm i jednostek przy równoczesnem poparciu moralnem tych instytucyj, które dla względów państwowych czy osobistych stoją na stanowisku konieczności krajowej produkcji. Zainteresowanie takie mogłoby nastąpić przez zawiązanie „Zrzeszenia Kupców i Przemysłowców Samochodów, Motocykli, Rowerów i Akcesorji do nich Rzeczypospolitej Polskiej p. n. Autorower, Sp. Akc." Spółka powstaje w celu nabycia wzgl. wydzierżawienia istniejącego w Warszawie, a należącego do M. S. Wojsk. przedsiębiorstwa C. W. S. ze wszystkiemi jego aktywami, pasywami i całym majątkiem, oraz w celu prowadzenia, rozwoju i rozszerzenia tego przedsiębiorstwa. Spółka, jako osoba prawna ze wszystkiemi, przysługującemi jej z tego tytułu prawami i obowiązkami, ma siedzibę w Warszawie, zaś działalność jej rozszerza się tak na Rzplitą, jak też za

STAN. BONKOWICZ-SITTAUER

Przez alpejskie przełęcze...

Niedziela. Mieszkańcy odświętnie wystrojeni, pomimo wczesnej pory, siedzą pod płóciennemi dachami cafés i... popijają wino, — to bajecznie tanie francuskie wino, którego litr dostanie tu na miejscu za 80 centymów. Wogóle nawiasem muszę zaznaczyć, że przeciętny Francuz pije niemożliwie dużo. Pije wino, piwo, limonadę, citronadę, i znowu wino, i tak bez końca.

Ale — uwaga. Bo oto mija nas czerwony jak smok „Amilcar". Sportowa dwuosobówka, więc nic dziwnego, że tylko mignął nam przed nosem; ale musimy się mieć na baczności, bo jest to oznaką, że za chwilę posypią się i inne auta. Przecież to niedziela, dzień cudny, a do tego w Grenoble wystawa. Z pewnością więc pół Lyonu będzie się starało prześcignąć nas na tych stu kilkudziesięciu kilometrach, bo chociaż szosa terowana, to jednak ten co przyjdzie ostatni z pewnością będzie musiał długo „strząsać pył z nóg i szat swoich".

Wydostawszy się za wioskę „cytrynka" bierze na ambit. Wskazówka na speedometrze zaczyna zwolna przesuwać się na 50, 55, 60 i wkońcu drga około 65 — 70. Szybkość jak na tak mały wóz, zważywszy na obciążenie, rzeczywiście zupełnie poważna. Mijamy jak burza szereg rowerzystów (a nawet motocyklistów), żałośnie spoglądających na „automobilową burżuazję". Biedacy — kręcą i kręcą pedałami w kurzu i pocie czoła, a tu człowiek wygodnie rozparty obrzuca ich pogardliwem spojrzeniem i klnie po cichu, że pęta się to po drodze i miejsce zabiera. Taka to już natura ludzka.

Okolica staje się coraz bardziej górzystą.



Hotel na C. du Lautaret

Wyczuwa się, że droga wolno ale stale wznosi się lekko w górę. Bo i jesteśmy już u podnóża przedalpejskiego pasma. Przybywa też winnic, któremi pokryty jest nieomal każdy łagodniejszy stok w stronę południa zwrócony. Mijamy kilka wiosek i małych miasteczek. Wszędzie duże i zdaleka widoczne znaki, utrzymywane staraniem A. C. F. lub też większych firm samochodowych, ułatwiają orjentację i uniemożliwiają prawie zmylenie drogi.

Kilku serpentynami w szpilkowym lesie wydostajemy się na wysoko wzniesioną płaszczyznę. Z prawej strony daleko w dole rozciąga się szeroka i równa dolina Izery. Przed nami rysują się słabo na zamglonym lekko horyzoncie kontury jakichś potężnych masywów. To już i pierwsze szczyty Alp.

Dolina zwęża się dość szybko. Po obu stronach wyrastają strome i skaliste zbocza. Niewyraźne kontury szczytów zaczynają przybierać coraz konkretniejsze kształty. Widać już skaliste turnie i bielejące płaty wiecznych śniegów. Na lewo okrągły, kopulasty szczyt — to Czapka Nerona dominująca nad Grenoble.

Zjawia się szereg domków i willi, rozrzuconych na stokach zboczy. Oto i szyny tramwajowe z boku drogi, a za chwilę mijamy i sam wagon szczelnie napełniony ludźmi. Do Grenoble jeszcze parę kilometrów. Wille, ogrody, domki podmiejskie jeden koło drugiego wzdłuż szosy lub przytulone do tuż obok wznoszących się zboczy. Wreszcie szosa skręca ostro w prawo i przez niewielki most na Izerze wprowadza nas w samo nieomal centrum Grenoble.

Grenoble. Hm... Że Grenoble, to nie ulega wątpliwości, ale jeden z naszych towarzyszy, który chwalił się doskonałą znajomością topografji miasta, jakoś zawzięcie milczy. Na zapytania p. R. gdzie tu skręcać, żeby jak najkrótszą drogą dostać się w okolice placu wystawowego, dowodzi niepewnym głosem, że jeszcze się dobrze nie zorjentował, ale żeby

granicę (eksport, oddziały, fabryki i t. d.). Celem spółki jest:

a) nabycie wzgl. wydzierżawienie i dalsze prowadzenie przedsiębiorstwa C. W. S. na zasadach, obowiązujących wg. zatwierdzonego statutu;
b) prowadzenie handlu importowego i eksportowego artykułami branży samochodowej, motocyklowej i rowerowej tak własnej produkcji, jak kupowanemi;
c) nabywanie, otwieranie i urządzanie fabryk, zakładów przemysłowych, wytwórni, składów;
d) przedstawicielstwa firm handlowo-przemysłowych, produkujących towary, będące przedmiotem operacji handlowych spółki;
e) finansowanie nakładów dzieł, broszur i pism z zakresu automobilizmu i motocyklizmu tak oryginalnych, jak też przyswojonych językowi naszemu z języków obcych;
f) **budowa samochodów i motocykli wg. ustalonych przez specjalne postanowienia wzorów.**

Kapitał zakładowy określa się na zł. — podzielony na — akcji po zł. — każda, przyczem całą tę ilość akcji rozdziela się pomiędzy założycieli i osoby, zaproszone do udziału w spółce. 25% akcyj będzie imiennych, 75% na okaziciela. M. S. Wojsk. może być, wzamian za wniesione do spółki przedsiębiorstwo, jej akcjonarjuszem przy kwalifikowanej maksymalnej ilości akcji.

Zagadnienia przepisów ogólnych, kapitałów i akcji, władz spółki, roku operacyjnego, bilansu, podziału zysków, likwidacji spółki i t. d. będą rozstrzygnięte przez statut.

Techniczne przystąpienie do organizowania spółki wyobrażam sobie, jako zwołanie przez Zarząd W. K. S. i M. bezpośrednio lub po uprzednich konferencjach zebrania organizacyjnego, którego rezultaty będą wykładnikiem realności zamierzeń. Jest przytem rzeczą chyba aż nadto oczywistą, iż rzucone przezemnie myśli mogą być poddane ewentualnej rzeczowej dyskusji niekoniecznie w rzuconej tu formie, a nawet treści. Zmiana ich byłaby tem bardziej pożądaną, iż oznaczałaby ze wszech miar konieczne zainteresowanie się sprawą.

Bolesław J. Kachel
mag. iur., por. rez.

List do Redakcji

...przyczynek do Historji Wojsk Samochodowych...

W Nr 4 „Automobilisty Wojskowego", w artykule „Historja Wojsk Samochodowych — Dywizjon Samochodowy Nr 4 w Łodzi" zauważyłem pewne nieścisłości, które jako świadek naoczny pragnę w imię bezstronności sprostować. Chodzi mi o rolę, jaką odegrał w Dyonie por. Aleksander Sztencel. Objął on dowództwo Dyonu w r. 1919 i dowodził czasowo przez 11 miesięcy. Za jego dowództwa warsztaty urządzone zostały na zwiększoną skalę w fabryce przy Szosie Pabjanickiej i powiększyły swój personel z 200 na 400 ludzi, co stanowiło punkt kulminacyjny ich rozwoju. Samochody przez nie odremontowane szły nietylko do dyspozycji formacyj, podległych Naczelnemu Dowództwu, ale też na front Włocławsko-Płocki, zaimprowizowany w sierpniu 1920 r. przez DOK IV. Jeśli w dalszym ciągu praca w warsztatach dawała piękne plony, to w dużym stopniu zawdzięczać to można atmosferze, pozostawionej przez tego niestrudzonego pracownika.

Inż. Kazimierz Grosglik

ZMIANA REDAKTORA

Do Szanawnych Czytelników Automobilisty Wojskowego!

Względy natury służbowej zmuszają mnie do złożenia w dn. 30.VI pióra redaktorskiego Automobilisty Wojskowego w ręce Szanownego Kolegi p. por. Wallmodena.

Opuszczając z żalem tę wdzięczną placówkę, jaką była dla mnie redakcja „A. W.", dziękuję serdecznie Szanownym Kolegom - współpracownikom za pełne zapału i bezinteresowne zasilanie swoją pracą naszego organu, żywiąc jednocześnie nadzieję, że Ich fachowe artykuły w dalszym ciągu zapełniać będą łamy „Automobilisty".

Przy tej sposobności uważam za miły obowiązek podkreślić pełną zapału pracę, poświęcenie osobiste naszego Szanownego Administratora i inicjatora „Automobilisty Wojskowego" p. kpt. Dołęga-Dołęgowskiego.

Jego wytrwałym i skutecznym poczynaniom, jego niezmordowanemu dążeniu zawdzięcza „Automobilista Wojskowy" swoją piękną szatę zewnętrzną i powodzenie na rynku wydawniczym.

Sprawiedliwem więc będzie, gdy praca kpt. Dołęgowskiego przestanie być tajemnicą redakcyjną.

Królikowski-Muszkiet
kapitan

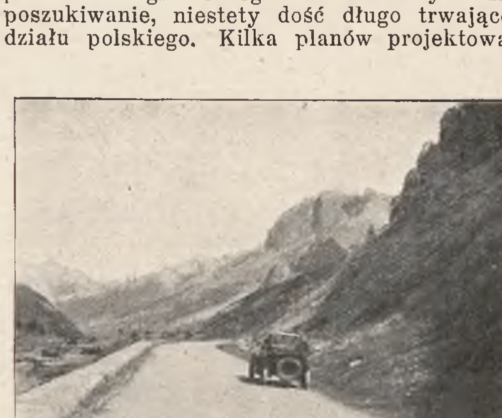
---

skręcać w prawo, no albo ostatecznie w lewo, bo to na jedno wyjdzie. W końcu pokazuje się jednak, że najbardziej kompetentnym w tej sprawie okazał się usłużny policman, bo nie trzeba było jechać, ani w prawo, ani w lewo, ale właśnie prosto przed siebie.

Miasto niewielkie, ale jakże miłe. Położenie prawie zupełnie alpejskie, to znaczy wokół wznoszą się wyniosłe, ubielone wiecznym śniegiem szczyty Alp. Tuż nad miastem dominuje owa wspomniana Czapka Nerona. Stoki jej zajęła cytadela i fortyfikacje. Przytulone do skał kamienne budowle i mury z basztami i wykuszami, niegdyś bezwątpienia niezdobytej fortecy, dziś służą za miejsce spaceru grenoblan. Warto by to zobaczyć, bo widok na miasto musi być stamtąd naprawdę wspaniały, ale nie mamy czasu. Poświęcimy najwyżej dwie godziny na zwiedzenie Wystawy Węgla Białego i Turystyki, jakąś zakąskę i dalej w drogę. Gdzie będziemy nocować, nie wiemy, ale ktoby myślał o tem już teraz. Do wieczora jeszcze daleko, bo i południa przecież jeszcze niema. A zresztą nie mamy nawet jeszcze ustalonego planu, dokąd pojedziemy. Ot tak przed siebie, w prawo, albo w lewo albo może prosto...

Szeroki plac przed główną bramą wystawy zabity wprost automobilami. Z trudem przeciskamy się do zagrodzonej deskami przestrzeni, szumnie nazwanej garażem, gdzie zostawiamy zmęczoną cytrynkę.

Zaraz od wejścia, gdzie zwraca uwagę przedewszystkiem wysoka na kilkadziesiąt metrów żelbetowa wieża widokowa, kierujemy się w prawo, bo tam podobno w jednym z pawilonów zagranicznych mieści się dział polski. Zwiedziwszy po drodze wspaniały pawilon włoski, wchodzimy do następnego, zbiorowego pawilonu zagranicznego i... tu zaczyna się poszukiwanie, niestety dość długo trwające, działu polskiego. Kilka planów projektowanych zakładów wodnych, kilkadziesiąt fotografij Tatr i Karpat, parę kilimów i drobiazgów zakopiańskich — to wszystko. Jak na dział państwa 30-to miljonowego — niewiele. Nie było podobno funduszów... jak zwykle. Ale możemy się pocieszyć, że i nasi zachodni sąsiedzi nie więcej od nas wystawili. Cały bowiem dział niemiecki ogranicza się do kilku nastu fotografij i planów.



Route des Elyses z C. du Lautaret do Briançon

Duży i imponujący pawilon główny „węgla białego" zawiera, obok masy różnego rodzaju maszyn i urządzeń elektrycznych i hydroelektrycznych, bardzo ciekawe, zwłaszcza dla laika, i pomysłowo zbudowane modele rzeczywistych stacji hydroelektrycznych. Z rozłożonych na gipsowych „górach" lodowców i wiecznych śniegów z waty, wypływają minjaturowe strumyczki, które ujęte następnie w maleńkie rury, poruszają zupełnie na wzór rzeczywistych zbudowane modele zakładów elektrycznych, a wytworzony prąd świeci kilka małych lampek. A jest tu takich modeli wiele. Nieomal wszystkie ważniejsze zakłady francuskie. Nie było nam jednak danem oglądać jednego z najbardziej może efektownych tricków wodnych — niesłychanie ciekawie skonstruowanej fontanny przed wejściem głównem do pawilonu. Cały bowiem efekt polega na odpowiedniem oświetleniu wieczorem.

Szybko zwiedzamy po kolei pawilony turystyki, transportu turystycznego, kolei, kolonij, odwiedzamy dość interesującą, ale jeszcze więcej pachnącą wioskę afrykańską i bazar algierski, by zmęczeni i spoceni szukać ochłody w jednej z licznych cafés. Upał niemożliwy, zwłaszcza pod blaszanemi dachami pawilonów. To też usłużny garcon studzi nas niezliczoną ilością porcyj lodów, limonjad i jakichś innych kombinacyj, a na zakończenie, dla zaostrzenia apetytu, słonym rachunkiem. Ten ostatni zdaje się zupełnie gruntownie ostudził nasze zapały do dalszego uprawiania turystyki po terenie wystawy. (*D. c. n.*)

SPORT

I Raid Samochodowy Pań

Automobilklub Polski zorganizował w roku bieżącym pierwszy raid samochodowy pań, nazwany oficjalnie: *„Pierwsza Jazda Konkursowa Pań"*.

Jak wiadomo raid ten odbędzie się w dniu 27 czerwca b. r. na przestrzeni 305 klm.

Trasa tego raidu prowadzić będzie z Warszawy przez Jabłonnę, Zegrze, Serock, Wyszków, Ostrów, Zambrów do Łomży z nieobowiązkowem zatrzymaniem się na jedną godzinę. Następnie z Łomży powrót odbędzie się na Ostrołękę, Rożany, Pułtusk, Serock, Zegrze i Jabłonnę do Warszawy.

Do prowadzenia samochodu, bez względu na ilość jego miejsc, dopuszczoną jest tylko jedna zgłoszona pani; jako pomoc do wszelkich robót przy samochodzie dopuszczonym jest mechanik lub mechaniczka. Każda kierowczyni obowiązana jest posiadać pozwolenie na kierowanie samochodem, które powinna przedstawić w odpisie równocześnie ze zgłoszeniem wozu.

Zapisy przyjmuje kancelarja Automobilklubu Polski do 20 b. m. za zwykłą opłatą (zł. 50), oraz do dnia 25 czerwca za opłatą podwójną. Po tym terminie zapisy nie będą przyjmowane.

Samochody, które wezmą udział w rzeczonym raidzie pań podzielone zostają na V kategorji a mianowicie:

I kateg. samochody o pojemności do 1.100 litra (średnia szybkość 35 klm na godzinę),

II kateg. — do 1.500 litra (średnia szybkość — 38 klm na godzinę),

III kateg. — do 2.000 litra (średnia szybkość — 46 klm na godzinę),

IV kateg. — do 2.500 litra (średnia szybkość — 43 klm na godzinę),

V kateg. — ponad 2.500 litra (średnia szybkość — 45 klm na godzinę).

Maksymalna szybkość średnia której przekroczyć nie wolno wynosi 60 klm na godzinę.

Punkty karne będą stosowane za zatrzymanie motoru (non stop), oraz za wszelkie reperacje (narzędziami i materjałem zabranym ze sobą), z wyjątkiem montowania gum i opon, oraz za dolewanie wody i t. p.

Start nastąpi w dniu 27 czerwca o godzinie 7 rano.

Władze raidowe: Komandor — p. J. Grabowski, Vice-komandor — p. B. Bitschan. Gospodarze: pp. Borman i Boski.

Nagrody: samochody które ukończą raid bez punktów karnych otrzymują plakietę srebrną i dyplom, Samochody które ukończą konkurs — plakietę bronzową i dyplom.

Oprócz tego Komisja Sportowa Automobilklubu Polski ufundowała cenną nagrodę dla zawodniczki, która uzyska najlepszą kwalifikację w raidzie, zaś czasopismo „Auto" wyznacza nagrodę dla zawodniczki na samochodzie najstarszego typu, która odpowie szczegółowym warunkom regulaminu tej nagrody.

Raid ten zapowiada się bardzo interesująco ze względu na pierwszą próbę jazdy konkursowej, w której zawodnikami są wyłącznie panie.

Zgłoszenia napływające do Automobilklubu Polski najlepiej świadczą o zainteresowaniu się tym konkursem śród sportsmenek automobilowych stolicy.

Sprawozdanie z tego raidu, łącznie z ilustracjami podamy w swoim czasie.

Zjazd delegatów afiljowanych klubów samochodowych

Automobilklub Polski, jako instytucja naczelna i reprezentująca polski sport automobilowy zagranicą, zwołuje na dzień 30 czerwca r. b. walny zjazd delegatów wszystkich klubów automobilowych afiljowanych z Automobilklubem Polski.

Przedmiotem obrad będą sprawy regulaminów, kalendarza sportowego i inne sprawy obchodzące ogół automobilistów polskich.

Odwołanie raidu Małopolskiego Klubu Automobilowego

Równolegle z innemi klubami automobilowemi w Polsce, zmuszony M. K. A. do odwołania swego raidu, zapowiedzianego na dnie 19 — 24 b. m. na przestrzeni Lwów — Kraków — Katowice — Żywiec — Zakopane — Stryj — Stanisławów — Worochta — Stanisławów — Lwów.

W miejsce tego raidu urządza M. K. A., w porozumieniu z Krakowskim Klubem Automobilowym, który w drodze się przyłącza, wycieczkę sportowo - towarzyską do Smokowca (Szmeks) w dniach 19 — 21 b. m. t. j. sobota, niedziela, poniedziałek na terytorjum Czechosłowacji w Tatrach, na terenie obfitującym w najwspanialsze widoki przyrody górskiej, jak również z nieznanej u nas dobroci drogi, wijącej się licznemi serpentynami po zboczach Tatr. Powodzenie tej wycieczki jest już dziś ze względu na znaczną ilość zgłoszeń jak również na porozumienie z Krakowskim Klubem zapewnione. Dalsze zgłoszenia wpływają, a mogą brać udział i niecżłonkowie Klubu, uzyskawszy poprzednio licencję sportową.

M. K. A. uprasza swoich członków jak i sympatyków o zgłoszenia w terminie najrychlejszym (opłat żadnych niema), a to ze względu na konieczność postarania się o przepustki na czeską stronę, jak również przygotowania odpowiedniej ilości materjałów pędnych, garaży i kwater.

Wyjazd nastąpi z przed lokalu Klubu (Hotel Krakowski) d. 19 b. m. o godz. 5 rano.

Nowy rekord motocyklowy

Znany motocyklista angielski Temple usiłował na welodromie Linas-Montlhéry pobić rekord światowy na motocyklu o pojemności 1000 cm³, z przyczepką w biegu 3-godzinnym i na 200 mil ang. W przyczepce jechała, jako pasażerka, p. Stewart, żona motocyklisty angielskiego. Próba powiodła się w zupełności. W biegu na 200 mil ang. uzyskał Temple doskonały czas 2 g. 34 m., lepszy od dawnego o 5 m. 18,6 sek., zaś w biegu 3-godzinnym pokrył przestrzeń 350 km 705 m (dawny rekord 347 km 520 m).

Nowy samochód wyścigowy

Jak donoszą z Londynu, firma Sunbeam buduje nowy typ bolidu wyścigowego, mogącego rozwinąć szybkość 200 mil ang. Nowy ten samochód będzie opatrzony 2 motorami, każdy po 500 km. Gdyby to nie wystarczało, siła motorów będzie podwyższona do 900 km każdy. Konstruktorem wozu jest znany inżynier francuski, Coatalen.

SPORT KOLARSKI

Otwarcie sezonu. Warszawskie Towarzystwo Cyklistów, Macierz wszystkich w Polsce organizacyj kolarskich, wreszcie otwarła swój tor na Dynasach, który wskutek robót remontowych i powiększenia toru był przez długie miesiące nieczynny.

Otwarcie sezonu nastąpiło w dniu 13 b. m. szeregiem biegów kolarskich krótkich i długich, w których rutyna i talent kolarzy starych „asów" dynasowskich: jak Szymczyka, Langego i innych.

W niedzielę 20 b. m. rozegrane zostanie torowe mistrzostwo „Warszawy", a w dniu 26 i 27 b. m. mistrzostwa Polski.

Nowootwarty tor dynasowski, po przedłużeniu go i wyciągnięciu wiraży o kilka stopni wyżej, nadaje się doskonale do zawodów motocyklowych, które też, w ogólnym programie dynasowskim są licznie uwzględniowe.

*

Konferencja prasowa w W. T. C. Nowy Zarząd Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów z dzielnym i energicznym prezesem p. Nakoniecznikoffem na czele, zwołał w d. 17/VI konferencję prasową dla dziennikarzy i sprawozdawców sportowych, pism codziennych i perjodycznych.

Na konferencji omówiona została sprawa wzajemnej współpracy i stosunków sportowych pracy sportówej z W. T. C. oraz program i zamierzenia Towarzystwa na sezon bieżący.

W programie przewidywane są „Zawody międzynarodowe" „Dookoła Polski", „Bieg szosowy dla Asów" na 100 klm. w Parku Skaryszewskim, „Bieg 12-to godzinny" i wiele innych.

Dodać należy, że w dniu 19.IX W.T C. obchodzić będzie swój 40-letni jubileusz istnienia.

M.

Nowe rekordy światowe kolarskie

Znany kolarz francuski Bréau na autodromie Linas-Montlhéry pod Paryżem, pobił następujące rekordy światowe za prowadzeniem motoru: bieg półgodzinny — 48 km 447 m, dawny rekord 39 km 750 m, bieg godzinny — 95 km 298 m, dawny rekord 89 km 400 m. Czas, osiągnięty przez Bréau na 100 km — 1 g. 7 m. 42,4 sek. — jest również lepszy od dawnego (1 g. 14 m. 42,4 sek.), mimo, że wskutek zepsucia się motoru, Bréau przebył ostatnie 7½ km bez prowadzenia.

Doskonały sprinter francuski, Cugnot, pobił na welodromie w Clermont-Ferrand (Auvergue) nienaruszony od 30 lat rekord na 1 km, należący do anglika Johnsona. Cugnot pokrył tę przestrzeń, przy lotnym starcie, za tandemem w 1 m. 3,2 sek., czyli w czasie, lepszym zaledwo o 0,1 sek. od rekordu dawnego.

ZMIANA ADRESU REDAKCJI

Prosimy wszystką korespondencję do Redakcji „Automobilisty Wojskowego" kierować pod adresem:

Warszawa — Wilcza 14-a m. 25
por. Kazimierz Wallmoden
Tel. 54-99

Do numeru załączony 3 arkusz „Karburatorów Samochodowych" por. Wallmodena.

Następny numer „Automobilisty Wojskowego" Nr 9 ukaże się 15 lipca.

Odpowiedzi Redakcji

W. P. porucznik Przeździecki w Skierniewicach. — Prawo jazdy, wydane przez Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych w r. 1925, ważne jest na rok 1926 i nie potrzebuje być odnawiane.

Drukarnia M. S. Wojsk.